7.1 Introduction

Les exigences légales...

L'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons découle de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, L 1 60.

Son contenu est fixé à l'article 4 :
[1] *Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations.*
[2] *Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées à réaménager.*
[3] *Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.*

...et leur traduction dans le plan directeur.

Tel que défini dans la loi, le contenu d'un plan directeur soulève un certain nombre de questions :
> Question d'échelle : il n'est pas envisageable de déterminer de manière précise l'ensemble des liaisons manquantes et surtout des traversées piétonnes à réaménager sur la totalité du territoire communal.
> Question de niveau de planification : le plan directeur doit-il définir des mesures précises ou des objectifs et des principes ?
> Question plus fondamentale de ce qu'est un réseau de chemins pour piétons sachant que la liberté qu'offre la marche à pied fait que tous les espaces, planifiés ou non, sont utilisés par les piétons. **De fait, le plan directeur des chemins pour piétons traite de toute la ville.**

La réponse à ces questions a été de considérer que le plan directeur des chemins pour piétons doit indiquer **les exigences spécifiques en faveur des piétons** dans les différents domaines qui traitent de l'aménagement urbain : circulations, urbanisme, aménagement des espaces publics et paysage.

C'est pourquoi, le plan directeur définit des objectifs en faveur des piétons, desquels découlent des principes d'aménagement qui concernent ces différents domaines.

La mise en œuvre des principes d'aménagement se fait au travers d'études sectorielles qui permettent de préciser les mesures d'aménagement. Ainsi, **le rôle du plan directeur est avant tout d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons. Les solutions et les détails étant abordés au niveau des projets particuliers.**

Dans cet esprit, le plan directeur doit être considéré comme un document évolutif. Les mesures qui sont décrites ne sont ni exhaustives, ni définitives. A l'occasion d'études sectorielles, de nouveaux besoins peuvent surgir ou être précisés.

Relations avec d'autres documents de planification

Planification de niveau cantonal
Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons doit être coordonné sont le plan Circulation 2000, le plan directeur routier (définissant la hiérarchie du réseau) et le plan du réseau de chemins de randonnée pédestre, défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.

Circulation 2000 et plan directeur routier
Un des éléments de base de ces documents est la définition de la hiérarchie du réseau qui distingue le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de desserte ou de quartier.

Ces informations constituent des données de base auxquelles le plan directeur superpose des exigences en termes de sécurité et confort des piétons.

Le plan directeur n'est pas en contradiction avec C 2000 ; il le complète en introduisant une dimension supplémentaire liée à la pratique de la marche.

Le plan des chemins de randonnée pédestre
Ce réseau défini par la loi d'application est reporté dans le plan directeur. Sur le Grand-Saconnex, les chemins faisant partie de ce réseau sont :
> l'Ancienne-Route
> le chemin des Crêts-de-Pregny
> le chemin de Machéry

Planification de niveau communal
Le plan directeur des chemins pour piétons constitue une pièce parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification à la réalisation.

Il reprend, complète et affine des éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :
> les chapitres du plan directeur communal consacrés aux espaces publics (places, réseau de parcs et promenades, etc.) et aux déplacements (modération de la circulation, tram, etc.) ;
> les PLQ.

Il prend également en compte des publications communales sur les chemins communaux : "Arbres et chemins du Grand-Saconnex", CJB, 1986; Parcours "De quai en quai".

7.2 Enjeux généraux et locaux

7.2.1 Les enjeux généraux

La planification d'un réseau piétonnier relève :
> du **paradoxe** parce que le piéton est multiple, ses motivations diverses et qu'il utilise tous les espaces à disposition pour se déplacer selon ses besoins : raccourcis périlleux ou détours bucoliques. La liberté qu'offre la marche à pied est précisément celle du choix du parcours, improvisé, détourné ou réfléchi ;
> de **l'évidence** parce que sur le terrain on ne peut que constater la multiplication des barrières de toutes natures : clôtures, routes à grand trafic, dénivellations, jardins et chemins privés, etc., sont autant d'éléments qui tendent à rendre le territoire de plus en plus imperméable aux déplacements à pied ;
> de la **nécessité** car, d'une part, les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic et, d'autre part, la marche à pied est un mode de déplacement totalement respectueux de l'environnement et favorable à la santé.

Ce triple constat détermine les principales options du plan directeur, soit la mise en place d'un réseau piétonnier qui réponde aux critères de sécurité, de continuité, de confort et d'embellissement.

La sécurité
Parce qu'ils sont l'espace privilégié des enfants et des personnes âgées notamment, les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple, visibilité aux traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public en général (empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, abaisser les vitesses à certains carrefours ou sur des tronçons, etc.).
L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie.
La sécurité et le confort des piétons sont fortement dépendants des mesures de circulation. Cette réalité est ainsi traduite dans la loi (L 1 60) qui dans son article

16, précise : *"Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département de justice et police et des transports pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic".*

La continuité

La notion de réseau implique celle de continuité consistant à interconnecter différents cheminements pour former un maillage irriguant l'ensemble du territoire. Le réseau comprend donc les sentiers, les trottoirs, les places (de jeux, de parking), les jardins, les cours d'école les passages piétons, etc. qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délassement, etc.).

Paradoxalement, la continuité n'est pas uniquement un facteur spatial. En effet, le facteur-temps est également très important, notamment lors de la traversée de grands carrefours. En effet, le fait de devoir traverser un carrefour en plusieurs fois avec des feux non coordonnés (phases vertes non harmonisées) constitue un rallongement du temps de parcours équivalent à un détour.

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied. Dans les quartiers de villas qui sont particulièrement étanches, il importe de saisir les opportunités de nouvelles constructions pour négocier les servitudes de passage qui progressivement permettront de décloisonner ces quartiers.

Le confort

Outre la sécurité, le confort des chemins piétonniers constitue également un facteur important pour favoriser la marche. Or, le confort tient souvent à des détails qui généralement échappent aux circuits traditionnels de décision.

La notion de confort se décline en effet au travers de multiples éléments qui peuvent apparaître comme de petits détails, mais qui se révèlent déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements : abaissements de trottoirs devant les passages piétons, mains courantes le long des rampes ou d'escaliers, éclairage suffisant, revêtement qui ne devient pas impraticable à la première pluie, trottoirs "désencombrés" de tout ce qui fait obstacle, bancs pour se reposer, etc. Toutes ces mesures permettent de rendre plus agréable la pratique de la marche.

Tous les piétons sont concernés par l'amélioration du confort des cheminements. Toutefois, les personnes âgées et à mobilité réduite ainsi que les enfants sont particulièrement sensibles à ces aspects qui peuvent constituer plus facilement une entrave au déplacement. C'est pourquoi les principes développés tiennent tout particulièrement compte des besoins de ces catégories de personnes.

A ces trois critères "fonctionnels", l'on peut ajouter un quatrième qui est l'**embellissement**. Le réseau des chemins pour piétons permet l'appropriation du territoire. Il doit donc aussi répondre à des exigences de qualité et d'esthétique qui sont le moteur même du plaisir de marcher (voir chapitres 8 et 9).

Ces critères constituent le fil rouge qui a guidé la conception du document et apparaissent en filigrane dans les objectifs et principes.

7.2.2 Les enjeux locaux

> Les emprises autoroutière et aéroportuaire occupent la partie Nord de la commune. Le plan directeur des chemins pour piétons n'aborde pas ces espaces qui échappent à la gestion communale (compétence cantonale et de l'AIG). Il est toutefois à relever que le confort des piétons n'y est pas assuré de manière satisfaisante. Compte tenu des particularités du site et de sa complexité, une étude spécifique devrait être menée permettant de mieux évaluer les possibilités d'**amélioration des parcours le long de l'aéroport**.

> De nombreux quartiers résidentiels se caractérisent par une organisation "introvertie" offrant une perméabilité restreinte pour les piétons. **Le décloisonnement des quartiers** est nécessaire pour mieux les relier entre eux et offrir aux piétons des alternatives aux parcours le long des axes routiers fortement chargés.

> Les **établissements scolaires et pour les personnes âgées** dont la sécurité sur le réseau d'accès doit être optimale. Des itinéraires en dehors du trafic principal sont à rechercher pour desservir ces équipements.

> La mise en place d'un **réseau de parcs et promenades** offrant des parcours et des espaces de délassement dans tous les quartiers et assurant des liaisons intra et inter-communales.

> La création d'un **réseau de places**, placettes, lieux d'échange et de repos, accompagnant les centres de quartier, ponctuant et animant les parcours.

> **La route de Ferney** : axe à fort trafic constituant une importante coupure. La sécurité et le confort tant pour les déplacements transversaux que longitudinaux doit y être renforcée.

> **Les futurs arrêts du tram** sont des points de convergence et de dispersion d'importants flux piétonniers et à ce titre, tant le réseau d'accès que l'aménagement des stations doivent répondre à un haut niveau de performance.

7.3 Objectifs et principes

Le plan directeur est découpé en 3 volets afin de faciliter sa présentation et lisibilité. Ces volets correspondent aux principaux enjeux liés à la planification du réseau piétonnier :

> La sécurité

> Les continuités

> Le confort

Par ailleurs, le chapitre sur les espaces publics du plan directeur communal complète le plan directeur des chemins pour piétons en y apportant une dimension supplémentaire.

Les mesures sont présentés au chapitre 7.4 et le programme de mise en œuvre dans la fiche de mesures n° 5.

7.3.1 La sécurité

Situation / Diagnostic

La sécurité doit être assurée partout. Mais elle est particulièrement importante à proximité des écoles et des homes pour personnes âgées (populations fortement exposées aux risques) et sur les axes principaux (milieux souvent hostiles aux piétons et pourtant fortement fréquentés pour rejoindre les arrêts de transports publics, par exemple).

Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être pris en compte. En 2002, la population âgée de 65 ans et plus représentait 14,1 % de la population communale. En 2025, cette proportion pourrait atteindre 17 à 18 %.

Des mesures, liées au confort (abaissement du trottoir, qualité du revêtement, etc.) contribuent également à l'amélioration de la sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le présent volet traite plus particulièrement de la sécurité liée au trafic automobile, car il s'agit de la principale cause d'accidents

impliquant les piétons et de plus, ce sont des accidents graves.

Sécurité sur le chemin de l'école

La commune a mené en 2001 une enquête auprès des parents d'élèves portant sur la sécurité des trajets sur le chemin de l'école. Depuis lors, de nombreuses mesures ont été prises pour remédier aux problèmes soulevés.

De manière synthétique, les principaux problèmes soulevés portent sur :

> la vitesse excessive sur les ch. Ed.-Sarasin, du Pommier, des Coudriers et Fr.-Lehmann ;
> la mauvaise visibilité en raison du stationnement (ch. Sarasin et rte de Colovrex) ;
> le non-respect des feux par les automobilistes ainsi que les conflits lorsque les feux sont verts en même temps pour les automobilistes et les piétons ;
> l'indiscipline des parents lors de la dépose des enfants ;
> les trottoirs trop étroits sur la rte de Ferney ;
> l'absence de trottoir au ch. Attenville.

Dans le cadre de la révision du plan directeur communal, une enquête a également été menée auprès des associations de quartier. Il en ressort également un certain nombre de constats et demandes liés aux déplacements à pied :

> création d'un cheminement piétonnier reliant le quartier du bas du village au giratoire de Foretaille sur la route de Colovrex ;
> meilleur respect des limitations de vitesse (zones 30) ;
> installation de bancs le long des cheminements piétonniers, notamment à proximité de l'EMS ;
> modération des vitesses sur le haut du ch. de l'Erse ;
> création de trottoirs au ch. Attenville ;
> meilleur éclairage au ch. des Crêts-de-Pregny et ch. de la Riole ;
> mise en zone 30 du ch. des Crêts-de-Pregny.

Objectifs

Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.

Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales.

Modérer la vitesse des véhicules, en particulier par la création de zones 30 et zones de rencontre.

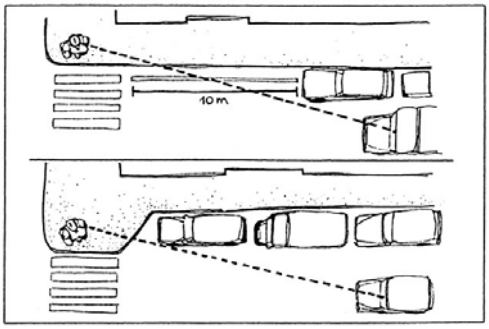
Renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Principes d'aménagement

> *Traversées piétonnes du réseau primaire et secondaire* : avec refuges.
> *Traversées piétonnes du réseau de quartier* : selon les cas, refuge, avancées de trottoir (notamment lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue), trottoir continu, surélévation, etc. A l'intérieur des zones 30, les traversées piétonnes ne sont en principe pas marquées. Dans ces cas, des dispositifs particuliers doivent éventuellement être mis en place pour garantir la sécurité des piétons aux endroits critiques.
> *Eclairage des traversées piétonnes* : elles doivent être éclairées selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG).
> *Refuges* : largeur minimum de 2 mètres afin de permettre à une personne avec une poussette ou une chaise roulante d'être à l'abri.
> *Trottoirs* : le réseau primaire et secondaire devrait être équipé de trottoirs des deux côtés. Quant au réseau de quartier, selon l'aménagement, on peut envisager 1, 2 ou pas de trottoir (mixité complète, par exemple dans le cas de rues résidentielles ou zones de rencontre).
> *Dimensions* : La largeur minimum des trottoirs devrait être de 2 mètres. A proximité des écoles ou sur les parcours proches des grands générateurs de déplacement des piétons, une largeur supérieure peut s'avérer indispensable.
> *Amélioration de la visibilité piétons-automobilistes*

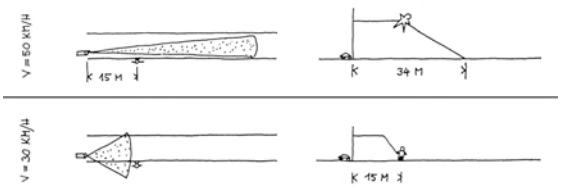
Figure 21: Visibilité avec ou sans avancée de trottoir [10]

[10] Source : Les voiries urbaines, cahier TEA n° 8



> *Modération des vitesses* : mise en place des dispositifs permettant de diminuer la vitesse en fonction des situations particulières (zone 30 et de rencontre, mesures d'aménagement).

Figure 22: Relation entre la vitesse et l'angle de vue



A 50 km/h, le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qui se passe loin devant lui : son champ de vision est étroit. S'il roulait à 30 km/h, il ouvrirait son champ de vision et il apercevrait le piéton. Les distances de freinage diminuent de façon exponentielle avec la vitesse. A 50 km/h, l'automobiliste ayant vu le piéton s'engager à une distance de 15 m n'aurait même pas commencé à freiner avant le choc. A 30 km/h, il aurait eu le temps de s'arrêter.

> *Arrêts de transports publics* : les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les élèves en attente ne débordent pas sur la chaussée.
> *Eclairage* : l'ensemble du réseau des cheminements doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles.
> *Mise en place de "Pédibus"* (ramassage scolaire à pied) entre le domicile et l'école.

7.3.2 Les continuités

Situation / Diagnostic

Le réseau piétonnier doit garantir une bonne accessibilité de l'ensemble du territoire, notamment aux équipements publics. Un maillage fin et continu permet de rendre la marche à pied plus attractive.

Ces améliorations se concrétisent par des compléments à certains tronçons et la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera notamment au travers des PLQ planifiés ou à planifier et par la négociation de servitudes de passage lors de projets de construction. Une coordination étroite entre Canton et Commune est indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

Objectifs

Assurer la continuité du réseau et une bonne irrigation de tout le territoire.

Densifier le réseau de chemins ouverts au public pour éviter les détours.

Principes

> Aménagement de nouveaux chemins pour piétons.
> Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur terrains privés.
> Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ ou densification sectorielle). Dans les zones de développement, la loi (L 1 60) indique que la réalisation et l'entretien des chemins incombent aux propriétaires.
> Etablissement, si nécessaire, de plans localisés de chemin pédestre.

7.3.3 Le confort

Situation / Diagnostic

Le confort est une notion à la fois objective et subjective : objective par rapport aux attentes de certains usagers quant à l'aisance de leurs déplacements et subjective par rapport à la qualité spatiale, environnementale et paysagère des itinéraires.

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours. Il s'agit des barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant à moins de 1.20 m (largeur minimum pour le croisement entre piéton et fauteuil roulant), du mobilier urbain placé au milieu du trottoir, des parcours chaotiques imposant des détours, du revêtement de sol mal entretenu, etc.

Pour les personnes âgées, la présence de **bancs** le long des parcours est indispensable. En effet, des recherches ont montré que parmi les personnes à mobilité réduite – mais toujours en mesure de marcher – à peu près 30 % ne peut pas effectuer plus de 50 mètres sans s'arrêter ou sans souffrir de douleurs aiguës. Un autre 20 % ne peut effectuer qu'entre 50 et 200 mètres sans s'arrêter. Or les personnes âgées se déplacent plus fréquemment à pied que la moyenne de la population. A partir de 75 ans environ, moment où elles entrent dans une période dite de "fragilisation", un aménagement urbain inhospitalier peut représenter un frein à leur mobilité.

La qualité des itinéraires est aussi un critère important, lié au plaisir d'emprunter tel ou tel parcours. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit ainsi de prendre en compte : la qualité environnementale (nuisances sonores et olfactives), la présence ou non d'éléments naturels, les dégagements visuels, la richesse spatiale des séquences successives, etc.

Dès lors, le confort des parcours piétonniers est à envisager au travers de mesures d'améliorations ponctuelles ainsi qu'au travers de l'embellissement général des itinéraires pratiqués par les piétons. Les volets concernant la sécurité et la continuité complètent, bien entendu, ces aspects de confort.

Objectifs

Améliorer le confort du réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers.

Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.

Principes

> *Dimensions* : la largeur du trottoir doit être suffisante (2 m minimum) pour permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants, parcage d'une bicyclette sur le trottoir, etc.).

> *Revêtements* : prévoir des matériaux de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié par séquence de manière à obtenir une lecture claire de l'espace.

> *Mobilier urbain* : implanter les éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers, notamment aux abords des principaux lieux de convergence (arrêt TPG, écoles, commerces, etc.).

> *Obstacles* : supprimer les obstacles architecturaux, notamment pour les accès aux équipements publics.

> *Eclairage* : il doit être généralisé sur tous les parcours et adapté en fonction de chaque situation.

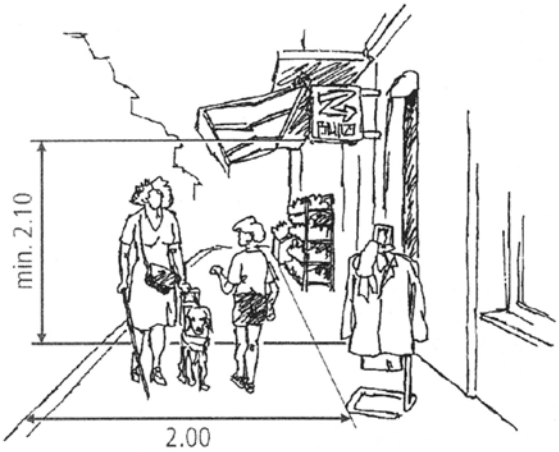
> *Entretien* : assurer un suivi régulier de l'entretien des trottoirs et autres cheminements pour une satisfaction optimale des usagers.

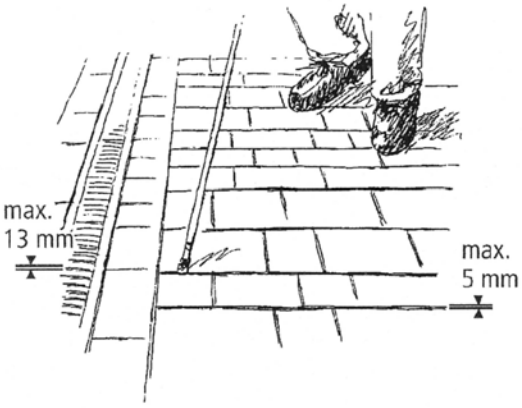
> *Passages piétons et carrefours* : des abaissements de trottoir doivent être aménagés aux passages piétons et carrefours.

> *Application des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés*[11] lors de la réalisation ou l'amélioration des cheminements piétonniers : revêtements adaptés, pentes, guidage sonore ou optique, lieux pour se reposer, etc.

Figure 22 Extraits des Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés

11 Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés. Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés.





> *Paysage* : privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.

> *Bancs publics* : L'importance des lieux pour s'asseoir est souvent négligée en dehors des espaces qui ont clairement une fonction de place ou de jardin. Ils jouent pourtant un rôle essentiel qui est de permettre un usage plus domestique de l'espace public. Permettre au passant de s'arrêter, de se reposer c'est en fin de compte la manifestation d'une certaine "politesse des villes".

7.4 Principales mesures

7.4.1 Axes routiers et carrefours

Localisation	Mesures
Rte de Ferney / ch. du Pommier	Amélioration de la traversée (trajectoire, temps d'attente) à court terme et à l'horizon du tram. Faisabilité et intérêt d'une passerelle à évaluer.
Rte de Ferney / ch. des Marronniers	Nouvelle traversée piétonne.
Place de Carantec	Réaménagement global.
Ch. Ed.-Sarasin	Traversée à aménager entre le parc Sarasin et la campagne des Marronniers.
Ch. Ed.-Sarasin	Aménagement de bandes cyclables afin de modérer la vitesse et améliorer les problèmes de visibilité (stationnement).
Taverney / Sarasin / Préjins	Mise en valeur de l'espace public. Continuités piétonnes.
Ch. des Coudriers	Modération des vitesses. Aménagement d'un cheminement stabilisé.
Rte de Colovrex (à l'est du village)	Modération des vitesses.
Ch. des Crêts-de-Pregny	Aménagement de bandes latérales pour piétons-vélos. Améliorer éclairage.
Ch. Taverney	Négocier la cession au domaine public. Réorganiser le stationnement afin de dégager des espaces piétons plus généreux (prolongement du "mail Gardiol").
Carrefour ch. Attenville -ch. du Pommier	Sécurisation des traversées piétonnes.

Quartiers / secteurs

Localisation	Mesures
Quartiers de villas	Négociation de droits de passage public sur les dessertes privées et lors de projets de densification.
Zone agricole en limite Est	Aménagement d'un parcours de promenade et d'accès au centre sportif. Mesure à combiner éventuellement avec un réseau agro-écologique.
Campagne des Marronniers	Cheminement à créer entre le quartier de La Tour et le parc du Château
Zone d'activités de la Susette	Inscrire les cheminements piétonniers lors de la révision du plan directeur de la zone.
Quartier au bas de l'Ancienne-Route	Servitude de passage à négocier pour permettre l'aménagement d'une liaison entre le secteur de la Susette et le Pré-du-Stand.
Commune	Equiper les parcours avec plus de bancs publics.

7.5 Instruments de mise en œuvre et priorités

Instruments de droit public

La loi cantonale contient diverses dispositions qu'il convient de relever. Sur la base d'un plan directeur des chemins pour piétons approuvé par le canton, une commune peut :

> Elaborer un plan localisé de chemin pédestre. Celui-ci permet une déclaration d'utilité publique permettant d'ouvrir une procédure d'expropriation en vue de la réalisation d'un cheminement ou d'un tronçon manquant.

> Exiger qu'en zone de développement les chemins soient réalisés et entretenus par les privés.

> Inclure dans son plan, des mesures liées à la circulation (zones 30, modération de la circulation, etc.). Dès lors, l'OCM[12] devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

En outre, lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plans de site, le plan directeur des chemins pour piétons devra être appliqué de manière à prévoir les cheminements au travers des parcelles concernées (servitudes ou cessions).

Instruments de droit privé

Des servitudes entre la commune et des propriétaires privés peuvent être établies en tout temps pour autoriser le passage public sur des chemins privés.

7.5.1 La coordination intercommunale

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. A ce titre, la collaboration avec la ville de Genève est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux de promenade.

7.5.2 Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le plan directeur des chemins pour piétons sont de nature très diverses : elles vont par exemple de l'abaissement de trottoir au réaménagement complet d'une route.

Leur mise en œuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas, c'est uniquement dans le cadre de projets plus importants que la réalisation pourra être finalisée.

Il n'est dès lors pas aisé de hiérarchiser les mesures. Il importe surtout de **saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le plan directeur des chemins pour piétons.** Dans cette optique, chaque PLQ ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné par rapport aux objectifs définis dans le présent plan directeur.

S'il n'y a pas à proprement parler de hiérarchie des mesures (toutes les mesures sont importantes et nécessaires), il y a par contre des priorités. Celles-ci correspondent aux principaux enjeux identifiés sur le territoire communal (voir chapitre 7.2).

7.5.3 Information et sensibilisation

L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation sont nécessaires.

---

[12] OCM : Office cantonal de la mobilité

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

> *Parents d'élèves :* accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; mise en place d'un pédibus.

> *Ecoliers :* parcours de découverte (sentier-nature, sentier didactique).

> *Résidents des quartiers en zone 30 :* le respect des zones 30 dépend en grande partie de l'adhésion de la population concernée. Il est donc indispensable qu'une large information et participation soit organisée préalablement à la mise en place de ces mesures.

> *Commerçants :* respect des trottoirs lors des livraisons.

> *Employés et actifs sur la commune :* possibilités et facilités de déplacements à pied.

> *Automobilistes :* encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs, etc.

> *Population en général :* importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied.** Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :

- agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.;
- mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.);
- agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire;
- baliser des itinéraires de découverte;
- animer l'espace public (concours, fêtes, etc.).

Programme de mise en œuvre

Voir fiches de mesures n° 1, 2, 3, 4, 5, 8 et 9.

Commune du Grand-Saconnex - Plan directeur des chemins pour piétons

Description de l'objet ***Commentaire***
Principes d'aménagement et exigences en termes de circulation sur le réseau routier
Principes d'aménagement en termes d'urbanisme, d'espaces publics et de paysage

RÉSEAUX PIÉTONNIERS

Réseau routier principal ***Réseau primaire et secondaire selon C2000. Route au trafic important.***
Traversées piétonnes sécurisées (refuges ou feux). Trottoirs larges et sans interruption. Suppression des obstacles architecturaux.

Réseau routier de quartier ***Réseau de desserte à circulation modérée.***
Mesures de réduction des vitesses, par exemple "zone 30", "zone de rencontre", rue résidentielle, trottoirs traversants, etc.
Suppression des obstacles architecturaux.

Rue à caractère central ***Présence d'équipements et services en bordure. Besoin important de transversalité.***
Nombreuses possibilités de traverser la rue par la densité des passages piétons et l'abaissement de la vitesse des véhicules.
Facilités pour traverser la rue (peu de temps d'attente en cas de traversée avec feux). Trottoirs larges et libres d'obstacles.
Trottoirs des deux côtés de la rue. Qualité d'aménagement. Accompagnement végétal lorsque l'endroit s'y prête.

Desserte privée
Servitude de passage public à inscrire.

Cheminement en site propre existant / à créer ***Chemin pour piétons sur domaine public ou privé en dehors de la circulation automobile.***
Traitement paysager de l'espace public. Accompagnement de bancs publics.

Chemin de randonnée pédestre ***Réseau défini par le plan directeur des chemins de randonnée pédestre approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.***

Tronçon critique
Aménagement nécessaire pour une amélioration de la sécurité et du confort des piétons.

étude de détail à établir

LIEUX

Place, placette ***Lieux de passage et de rencontre.***
Sécurité sur les points d'accès. Qualité d'aménagement permettant une appropriation de l'espace.

Equipement public existant / projeté ***Important point de convergence.***
Sécurité sur le réseau d'accès et les traversées piétonnes. Aménagement par exemple de kit-école.
Recherche de tracés en site propre (internes au quartier) en tant qu'alternatives aux trottoirs le long des axes principaux.
Générosité de l'espace à disposition pour les piétons.

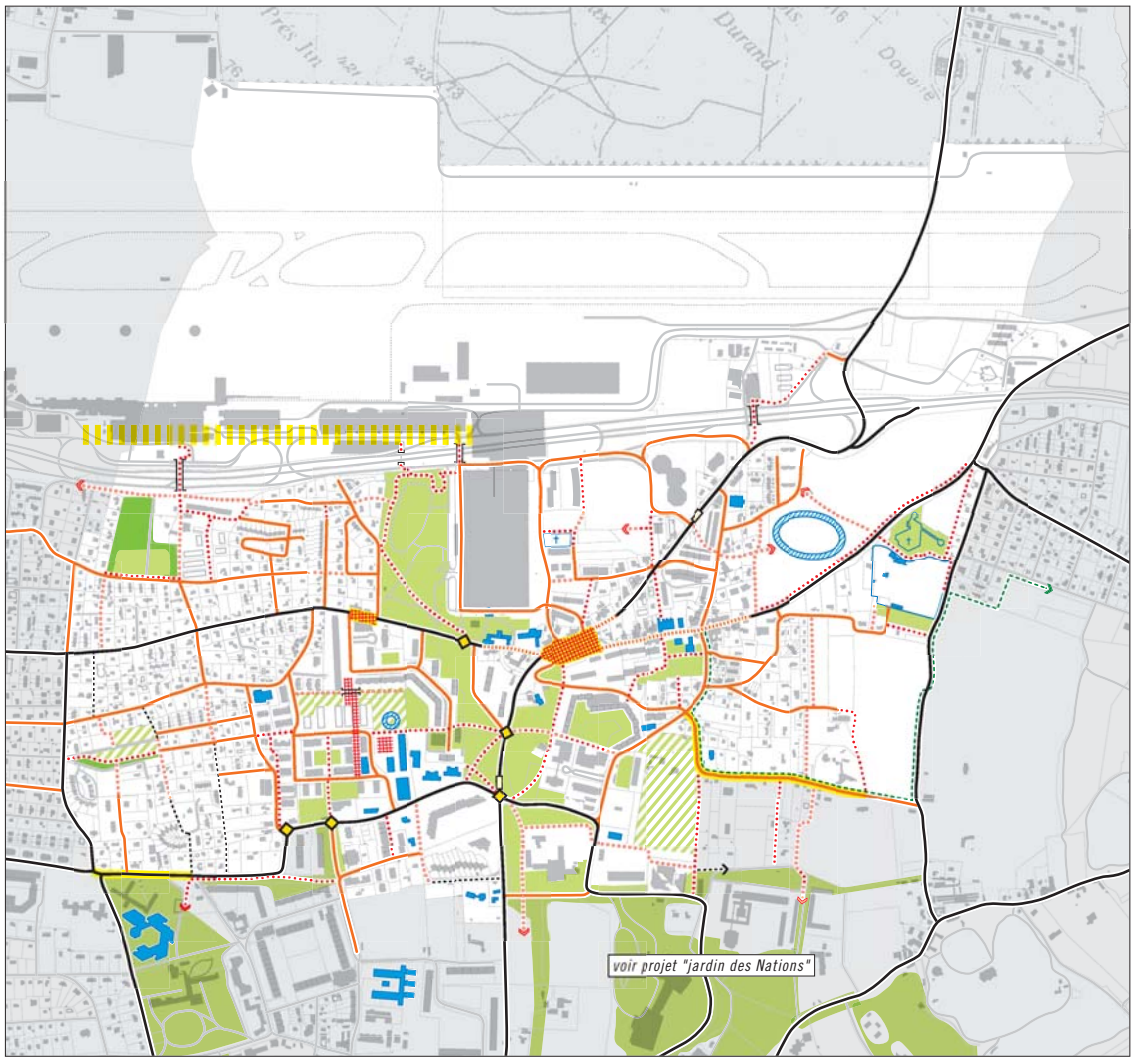
Traversée piétonne à créer ou améliorer ***Important point de passage et de jonction.***
Traversées piétonnes sécurisées et facilitées en termes de trajectoire (trajectoires directes, possibilités de traverser en diagonale) et en termes de temps d'attente. Traitement de l'espace prenant en compte l'échelle du piéton et visant à donner un caractère plus urbain et moins routier.

Parc existant / projeté ***Parc accessible au public.***
Sécurité sur le réseau d'accès et les abords. Attractivité des cheminements intérieurs.

Passerelle existante ***Point de passage obligé, devant répondre à un haut degré de performance en termes de sécurité (éclairage) et confort.***
Mesures visant à renforcer la sécurité et le confort. Suppression des obstacles architecturaux. Signalisation.

Arrêt de tramway (à titre indicatif) ***Point de convergence concentré dans le temps.***
Sécurité et confort sur le réseau d'accès et à proximité de l'arrêt. Générosité de l'espace d'attente. Signalisation.

Forêts, bois / Territoire hors commune



COMMUNE DU GRAND-SACONNEX

PLAN DIRECTEUR

Plan directeur des chemins pour piétons

Echelle 1/10'000 — 0 m 100 200 300 — Janvier 2006

Légende

RÉSEAUX PIÉTONNIERS

- Réseau routier principal
- Réseau routier de quartier
- Rue à caractère central
- Desserte privée
- Cheminement en site propre existant / à créer
- Chemin de randonnée pédestre
- Tronçon critique
- étude de détail à établir

LIEUX

- Place, placette
- Equipement public existant / projeté
- Traversée piétonne à créer ou améliorer
- Parc existant / projeté
- Passerelle existante
- Arrêt de tramway (à titre indicatif)
- Forêts, bois
- Territoire hors commune

les commentaires et principes d'aménagement figurent sur la légende complète ci-contre.

04108 - PlanPieton10'000 - MW - 09.01.06 - jca

urbaplan